

Marianne A. de Vries
Mededelingen -
Boek XXII.
1971-1972.

Drie reizen van de Zweedse Oost-Indiëvaarder „Fredericus Rex Sueciae”

door C. KONINCKX

Inleiding

In deze bijdrage willen wij een korte studie maken van drie reizen naar het Verre Oosten van de Fredericus Rex Sueciae, een schip behorend tot de Zweedse Oostindische Compagnie.

Het betreft twee reizen naar Canton in China : in 1738-39 en in 1743-44¹, en één naar de kusten van de Golf van Bengalen, in 1740-42². Wij bestudeerden de zeereizen aan de hand van de bewaard gebleven scheepsjournalen, opgesteld door een zekere André-Jacques Flanderin. Flanderin was Oostendenaar, en was een tijd werkzaam geweest in de Oostindische Compagnie van Oostende. Later ging hij over naar de Zweedse Oostindische Compagnie. Nadien vestigde hij zich als koopman te Oostende en werd er zelfs schepen van de stad³. Het hoeft niet meer gezegd, dat dit verband reeds voldoende was om onze bijzondere nieuwsgierigheid te wekken.

Een tweede argument dat onze studie verrechtvaardigt, is het feit dat de drie bedoelde scheepsjournalen in 't Nederlands werden opgesteld en bewaard zijn in België⁴.

Verder zijn deze archiefdocumenten totnogtoe onaangeroerd gebleven : hun bestaan en de gegevens die ze bevatten zijn niet eens gekend door de Zweedse historici.

De studie van deze archiefbronnen liet ons toe een type van zeereis uit te stippelen, en die te toetsen aan de bevindingen van andere vorsers

¹ *R(ijks)u(niversiteit) G(ent). F(onds) H(ye) H(oys). Mss. 1928 & 1930.*

² *RUG. FHH. Ms. 1929.*

³ Wij verwijzen voor een beknopte biografie naar onze nota's in 't *Nationaal Biografisch Woordenboek*, dl. V, pp. 67-71. Een uitvoerigere beschrijving van de werkzaamheden van deze veelzijdige koopman bestaat onder de vorm van onze onuitgegeven verhandeling : *De Grote Wereld van een XVIIIde eeuwse koopman, André-Jacques Flanderin uit Oostende. Een bijdrage tot de geschiedenis van de handel en tot de maritieme geschiedenis in het midden van de achttiende eeuw.* (Vrije Universiteit Brussel, 1970).

⁴ In de afdeling voor handschriften van de bibliotheek van de Rijksuniversiteit te Gent.

op dat terrein. Wij kunnen nagaan in hoeverre er een gelijkenis bestaat met andere gelijkaardige Compagnieën.

Immers is een scheepsjournaal een zeer nuttige bron, waarvan de betekenis voor het geschiedkundig onderzoek maar al te weinig werd onderstreept. In een journaal werd het verloop van de reis dag aan dag opgetekend, wat dit document maakt tot een spiegelbeeld van wat een expeditie naar het Oosten betekent: wat de reizen als gevaren en moeilijkheden verbergen, welke technische problemen zij stellen. In ruimere zin is het bovendien een werktuig voor de reders van de Compagnie: het stelt hen in staat de opmerkingen en aantekeningen nuttig aan te wenden en een succesrijke ontplooiing van de Compagnie te plannen⁵.

§ 1. Korte historie van de Zweedse Oostindische Compagnie

Na de oorlogen in het Noorden, zoekt Zweden een uitweg om zijn economie te rehabiliteren. Vanaf 1720 stijgt er het aantal belastingplichtigen. Hetzelfde jaar wordt te Stockholm een vredesverdrag met Denemarken ondertekend. Het jaar daarop werd met Rusland het tractaat van Nystad gesloten. Pas nu werd het voor de Zweden mogelijk over te gaan tot vreedzame bezigheden. Heel het economische leven werd op een nieuwe leest geschoeid: „vrede in plaats van oorlog, welstand in plaats van machtsvertoon“. De periode 1720-1815 werd immers door de bekende economisch-historicus E. F. Heckscher, de grondlegger van het moderne Zweden genoemd⁶.

Ondertussen onderhield Zweden goede betrekkingen met de Nederlanden, en vooral met Groot-Brittannië, waar meer dan één jonge Zweed zijn studies ging vervolmaken. Anderzijds trokken vanuit Groot-Brittannië vele kooplieden naar Scandinavië, aangelokt o.a. door het veelbelovende Zweedse ijzererts.

Onder al die gelukzoekers bevond zich de Schot Colin Campbell, die met zijn broer Hugo, reeds een rijke ervaring had opgedaan in de Aziatische handel: hij was aandeelhouder van de Keizerlijke Compagnie van Oostende. In 1729 vestigde hij zich in Gotenburg. Hij knoopte betrekkingen aan met Niklas Sahlgren, een koopman, en met uitgeweken Jacobieten, onder wie de zoon van de staatssecretaris te Londen, von Höpkin, en de ex-ambassadeur te Londen, graaf Karl Gyllenborg. Hendrik Komp, makelaar te Stockholm, zou echter de officiële verant-

⁵ Een analoge studie deden wij voor de vruchten van hetzelfde schip. Cfr. *Cargaisons chinoises et indiennes au XVIII^e siècle. Le vaisseau „Fredericus“ de la Compagnie suédoise des Indes orientales*. In: *Revue du Nord*, dl. LIV, 1972, pp. 195-202.

⁶ E. F. HECKSCHER, *Svenskt arbete och liv. Från medeltiden till nutiden*. Stockholm, 1971 - 7de uitgave. Pp. 147 et sq.

woordelijke worden voor het indienen van een ontwerp van een Compagnie voor de handel met het Verre Oosten⁷.

Het Handelscollege en het College van de Kanselarij weigerden het voorstel in te willigen : gezien de politieke onrust in Europa, meenden zij, dat de oprichting van een dergelijke Zweedse Compagnie te avontuurlijk scheen en eenzelfde lot voorbehouden werd als de ongelukkige Oostendse Compagnie.

König wendde zich toen tot de Rijksdag, waar het ontwerp door een geheime handelscommissie goedgekeurd werd⁸. Na ongeveer vijftien maanden onderhandelingen werd de Zweedse Oostindische Compagnie geboren, bevestigd door een oorkonde van koning Frederik I, gedateerd van 14 juni 1731⁹.

De hoofdpunten van dit privilege kunnen als volgt worden samengevat :

- de Compagnie mag in Oost-Indië vrij handel drijven, op alle plaatsen waar elke mogendheid dit doet. De toestemming gold voor een periode van vijftien jaar¹⁰.
- de schepen moesten steeds uit Gotenburg vertrekken en naar deze haven terugkeren ; daar zal ook de vracht publiek en per opbod moeten verkocht worden¹¹.
- de reders zullen tijdens de voormelde termijn 100 daalders zilvermunt per last betalen, voor elk schip dat uitgereed en bevracht zou worden voor deze handel ; zij werden vrijgesteld van elke andere tol¹².

Andere richtlijnen werden zo geformuleerd, dat de Compagnie de Zweedse handel en nijverheid ten goede zou komen. Het was bovendien verboden de namen der aandeelhouders ruchtbaar te maken ; de handelsboeken, onderworpen aan de driejaarlijkse controle van de Raad, moesten vervolgens verbrand worden, opdat geen enkel spoor der bewerkingen zou achterblijven. Dit benadrukte het geheimzinnige waarin de Compagnie zich hulde. Het zou zelfs een vurige oppositie in eigen land doen oplaaien ; „men verweet de Compagnie zich vet te mesten ten koste van Zweeds bloed, jonge lui te verleiden om onder onmenselijke omstandigheden een bittere dood tegemoet te gaan, om slechts nutteloze producten in te voeren, zoals het broze porselein en

⁷ Andere voorstellen om een Compagnie op te richten werden ingediend door buitenlanders - de eerste formulering werd verstrekt door baron Sparre, minister van Zweden te Londen - maar door de Zweedse regering verworpen. Cfr. C. DE LANNOY & H. VANDER LINDEN, *Histoire de l'expansion coloniale des peuples européens*, dl. III. *Suède*. Brussel, 1921, pp. 47 & 48.

⁸ E. OLAN, *Ostindiska Compagniets Saga. Historien om Sveriges märkligaste handelsföretag*. Göteborg, 1923 - 2de uitgave, pp. 20-21.

⁹ R. MODEE, *Utdrag utur alle... publique handlingar...* Stockholm, 1742-1829, pp. 853-857.

¹⁰ MODEE, *op. cit.*, p. 853.

¹¹ MODEE, *op. cit.*, *ibidem*.

¹² MODEE, *op. cit.*, *ibidem*.

de zijde ¹³). Inderdaad, een reis naar het Verre Oosten vereiste nog vaak een zware tol aan mensenlevens. En voor wat de zijde betreft, zopas werd deze industrie in Zweden zelf gevestigd – zij zal er echter nooit groot succes kennen – wat natuurlijk als een supplementair argument uitgebuit zal worden tegen de oprichting van de Compagnie ¹⁴. Deze kritiek zal echter moeten wijken voor de vooruitgang van de snel evoluerende onderneming, waarvan het oktrooi in 1746 vernieuwd werd ¹⁵.

Daar bij de aanvang een vast kapitaal ontbrak, stelde men zich tevreden met een intekening bij elke uitreding. Dit systeem zou tot in 1753 in voege blijven, ogenblik waarop de Compagnie over een eigen fonds beschikte. Buitenlandse investeringen lieten niet op zich wachten in een onderneming, die bijna geheel vrij was van een uitgesproken staatskarakter. Vele aandeelhouders waren Britten, Nederlanders, Brabanders en Vlamingen, en zelfs Fransen. In de kinderjaren van de Compagnie was de buitenlandse deelname onder allerlei vormen zo groot geweest, dat de Zweedse Compagnie de indruk gaf een vreemde onderneming te zijn waarboven slechts een Zweedse vlag wapperde. Deze inbreng liet toe zeer vlug mooie winsten te boeken ¹⁶.

Eigenlijk berust de voorspoed van de Zweedse Oostindische Compagnie : enerzijds op de samenloop van uitwendige omstandigheden ¹⁷, anderzijds op de mislukking van de Zweden in Indië ; dit klinkt nogal paradoxaal, maar daar schuilt precies de oorzaak van haar succes ¹⁸.

Wanneer in 1746 de Compagnie voor twintig jaar bestendigd werd, groeide de belangstelling merkelijk aan bij de Zweden zelf, om zich in de onderneming te interesseren. Rijke kooplui uit Gotenburg en Stockholm sloten zich aan ; van toen af werd de nationale invloed met de dag groter ¹⁹.

¹³ SJÖFARTS MUSEUM GÖTEBORG. 18350. *Närmare Undersökning om den Ostindiske Handelens Nyttä Skadelighet onkannerligen i anseende till Sverige*. Stockholm, Åhr 1738.

¹⁴ E. F. HECKSCHER, *op. cit.*, p. 208.

¹⁵ MODEE, *op. cit.*, pp. 2321-2340.

¹⁶ L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le Commerce à Canton au XVIII^e siècle. 1719-1833*. Dl. I. Parijs, p. 176. „... avec un chiffre de ventes ne dépassant pas l'équivalent de 6 millions de Lt. par an, elle pourra distribuer une dividende de 30, 40, voire 100 % parfois.”

¹⁷ De Zweden bezaten geen kolonies ; de afschaffing van de Keizerlijke Oostindische Compagnie te Oostende, en het feit dat de Zweden niet betrokken werden in de Zevenjarige Oorlog.

¹⁸ De Compagnie gelukte er niet in een factorij op te richten in Indië : het zette er toe aan de handel op China te concentreren.

¹⁹ E. F. HECKSCHER, *An Economic History of Sweden*. Cambridge Mass., 1954, p. 196. „By and by, the Swedish element in the company grew and was to make a considerable contribution to Swedish trade, first in Göteborg and later in Stockholm.”

De Zweedse Oostindische Compagnie werd nadien met nog twee oktroyen verlengd, zodat de onderneming tot in het begin van de 19de eeuw kon standhouden²⁰.

Enkele conflicten deden zich voor op internationaal vlak: zij zijn in hoofdzaak begrensd tot de eerste expedities²¹. De buitenlandse inmenging die hierbij gepaard ging, herinnert aan gelijkaardige reacties van grote zeemogendheden tegen de Oostendse Compagnie.

Wij beschrijven nu eerst in grote trekken de zeereizen van de *Fredericus*, zoals die opgetekend staan in de scheepsjournalen. Nadien zullen wij voor de verscheidene trajectdelen de maritieme route dieper analyseren.

§ 2. De twee reizen naar China

Op 10 januari 1738 verlaat de *Fredericus* de haven van Gotenburg met bestemming Canton, in konvooi met de *Stockholm*²².

Vanaf het begin van de reis is het weer tamelijk stormachtig. Na veertien dagen heeft het schip de Neus van Noorwegen nog niet voorbijgestoken. Het schip loopt zelfs averij op, wat noodzaakt in Egersund²³ te ankeren, om roerschade te herstellen en gescheurde zeilen te stoppen.

Na elf dagen oponthoud, kiest op 3 februari de *Fredericus* opnieuw volle zee. De route loopt tussen de Shetlands en de Orkaden; men volgt gedurende tien dagen de 60ste en 61ste breedtegraad²⁴, dus richting west. Men wendt de boeg dan naar het zuiden en komt op 13 maart aan in Cadiz. In deze Spaanse haven wordt een lading zilverpiasters opgenomen.

Negentien dagen later vertrekt de *Fredericus* en zet koers naar de evenaar. Het schip doorkruist de Canarische eilanden; het neemt zijn doorgang tussen Tenerife en Ferro²⁵. Zoals voor alle zeilschepen die

²⁰ E. F. HECKSCHER, *op. cit.*, pp. 195 & 196. „The Swedish East India Company, first chartered in 1731 and surviving until 1806 (though not formally dissolved until 1813), was probably the most succesful and certainly the most long-lived Swedish enterprise of this type.”

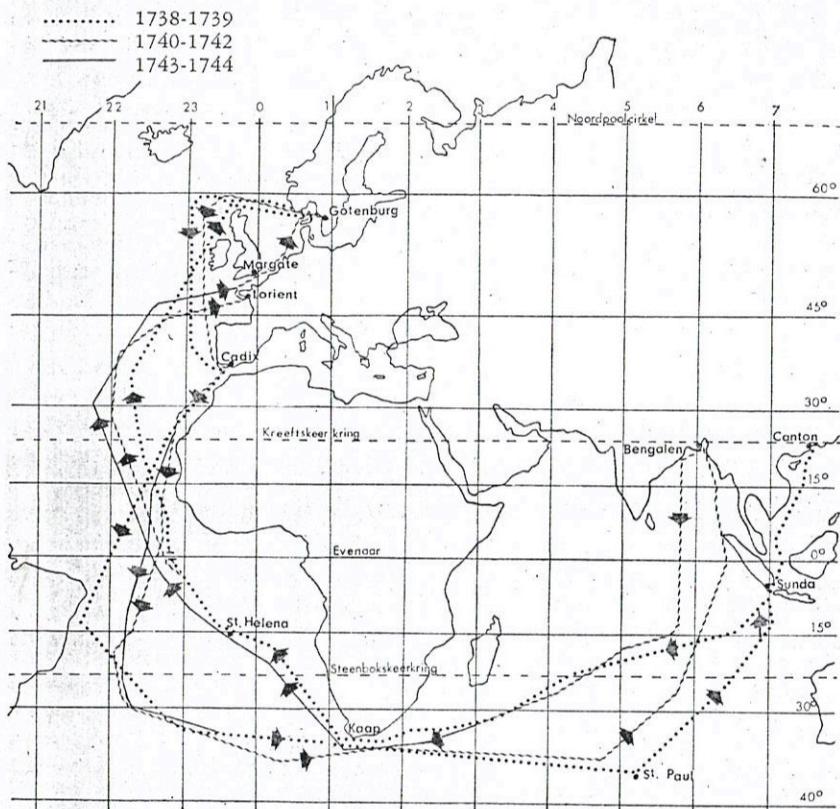
²¹ In 1732 werd de *Fredericus* door Nederlandse 'kapers' opgebracht. Cfr. E. OLAN en ook C. GILL, *Merchants and Mariners of the 18th century*. Londen, 1961, p. 102. In 1734 had een incident plaats in verband met de expeditie van de *Ulrica Eleonora*. Cfr. C. GILL, *The Affair of Porto-Novo, an incident in Anglo-Swedish Relations*. In: *English Historical Review*, dl. LXXIII, 1958, pp. 47-65.

²² Het reizen in gezelschap van andere schepen was in die tijd vaak een veiligheidsmaatregel.

²³ *Eckersont*. Noorse haven in het Skagerrak.

²⁴ RUG, *FHH*, Ms. 1928. Van 15 tot 24 februari 1738 werden de volgende noorderbreedten gegist: 60°2', 60°56', 61°4', 60°14', 60°12', 60°44', 60°10', 60°55', 60°26'.

²⁵ Het eiland Gomera, tussen Tenerife en Ferro of Hierro gelegen, wordt niet vermeld.



De drie reizen van de *Fredericus R.S.*

voorbij Kaap de Goede Hoop willen varen, gaat de koers dan in de richting ZW naar de kust van Brazilië toe. Ter hoogte van Kaap San Salvador wijzigt de *Fredericus* zijn koers²⁶. Eerst richting ZO, daarna O, stevent de *Fredericus* naar Kaap de Goede Hoop. Voorbij de Kaap gaat het in oostelijke richting naar het eiland Sint-Paul²⁷. In noord-oostelijke richting vervolgt men de route naar Java. Door de Straat van de Sunda en de Zuidchinese Zee, zeilt het Compagnieschip naar Canton, waar het anker op 14 augustus wordt neergelaten op de rede van Wampo.

De heenreis duurde in zijn geheel 217 dagen : in maanden omgezet, bekomen wij het meer sprekend getal van 7 maanden. 167 dagen blijft de *Fredericus* geankerd in de Parelrivier²⁸.

²⁶ Ook kaap Bahia genoemd.

²⁷ Rond de 40°ZB, in de naaste omgeving van Nieuw-Amsterdam. Volgens het journaal zou het eiland op ca. 37°ZB liggen.

²⁸ *RUG. FHH. Ms. 1928*. Van 15 augustus 1738 tot 28 januari 1739 verblijven de Zweden in China.

De terugreis loopt zoals de heenreis naar de doorgang tussen Java en Sumatra, en verder richting ZW naar de Kaap. Vervolgens gaat de zeeroute in de Atlantische Oceaan voorbij het eiland Sint-Helena²⁹, naar het eiland Fernando de Noronha³⁰. Na een kort verblijf van vijf dagen, zet de Fredericus zijn reis voort ; op 24 juli 1739 legt het schip aan in Gotenburg.

De terugreis duurde in totaal 177 dagen. De hele reis strekte zich uit over een periode van 18 maanden.

De reis naar Canton in de jaren 1744-1745 begint vanuit Gotenburg op 1 januari 1744. De Fredericus vaart af met de Calmar, en bereikt Cadiz in 56 zeildagen. Het oponthoud in Spanje duurt 27 dagen. De heenreis loopt min of meer parallel met de reis van 1738. Eén belangrijke afwijking in de Atlantische Oceaan : de Fredericus passeert op 24 minuten ten oosten van het eiland Sal, één van de meest oostgelegen Kaapverdische eilanden.

Zoals in 1738 gaat de reis langs Kaap de Goede Hoop naar Sint-Paul, en van Sint-Paul noordwaarts naar de Sunda-straat. Canton zelf wordt bereikt op 6 september.

De heenreis duurde 250 dagen of 8 maanden. De Fredericus lag 141 dagen voor anker in China³¹. Op 26 januari 1745 verlaat het schip Canton en stevent terug naar de Straat van de Sunda. Na een kort oponthoud in de Meeuwaai vaart het schip door de straat en zet koers naar de Kaap richting ZW³². Van de Kaap vaart de Oost-Indiëvaarder naar Sint-Helena, waar het zes dagen ankert. Op 23 mei 1745 verlaat de Fredericus Sint-Helena, om het laatste deel van de terugreis aan te vatten. Het schip komt te Gotenburg aan op 12 augustus.

De totale duur van de thuisreis bedroeg 198 dagen. De hele expeditie duurde 589 dagen.

Wij stellen een vergelijkende tabel op voor de twee reizen naar China, waar we zeil- en ligdagen aangeven ; wij trekken tegelijkertijd een parallel met een gemiddelde voor Oostendse China-vaarders.

Wij merken onmiddellijk het groot verschil in zeildagen tussen de reis van 1738-39 en de reis van 1744-45. Ongetwijfeld mogen we de oorzaak hiervan toeschrijven aan bepaalde maritieme aspecten.

²⁹ RUG. FHH. Ms. 1928. 13 mei 1739.

³⁰ RUG. FHH. Ms. 1928. 29 mei 1739.

³¹ Van 7 sept. 1744 tot 25 jan. 1745. RUG. FHH. Ms. 1930.

³² De Kaap wordt in 97 dagen bereikt. In 1739 zat de *Fredericus* van Canton tot de Kaap, 89 dagen onderweg. Het verschil is dus niet zo groot.

	1738-39		1744-45		Oostendse China-vaarder
heenreis :	217	dagen	250	dagen	—
terugreis :	177	»	198	»	—
zeildagen :		359		412	378
ligdagen :					
— Canton	167		141		
— Cadiz	19		27		
— alii	+ 16		+ 9		
		202		177	194
		+	+	+	
totale duur :		561		589	572

Van een tiental China-vaarders van de Oostendse Oostindische Compagnie stelden wij het algemeen gemiddelde voor een reisduur heen en weer vast op 572 dagen³³. Vergeleken met dit gemiddelde bedraagt het verschil met onze eerste reis 11 dagen (2 pct.) Voor het aantal zeildagen stelden wij 359 dagen voor de Fredericus tegen 378 voor de Oostendse China-vaarders : het verschil bedraagt hier 19-dagen (5 pct.). Hieruit kunnen wij opmaken dat de reis in 1738-39 zeer goed verlopen is. De getallen staan zeer dicht bij het gemiddelde, en wat nog positiever is, onder dat gemiddelde. Waarom is die aanwijzing positief? Omdat de factor tijd de belangrijkste is. Elke dag langer op zee, of onderweg, brengt met zich mee een vertraging der handelsverrichtingen, een vertraging in de uitbetaling der manschappen, die bovendien duurder wordt dan voorzien. Het betekent dat moeilijkheden zich kunnen voordoen in verband met de levensmiddelenvoorraad aan boord : het kan een strenge rantsoenering voor gevolg hebben. Het betekent dat schepen van andere Compagnieën misschien eerst in China aankomen, wat de concurrentie opdrijft en de koopkracht van de in China laatst aangekomene voelbaar vermindert. Wie immers als laatste in China aankomt, vertrekt ook als laatste uit China — omdat de Chinese kooplui de Europeanen in volgorde van aankomst bedienen — en komt gewoonlijk als laatste in Europa aan. Wij begrijpen onmiddellijk de rechtstreekse weerslag die het kan hebben op de internationale markt der Oostindische producten. Om nog even terug te komen op onze tabel, willen wij het volgende aanstippen : de schepen van de Oostendse Compagnie vertrokken uit Oostende, en hoefden dus niet de hele Noordzee te doorkruisen. Deze zee is geducht om haar variabel weer.

³³ Wij ontleenden het cijfermateriaal voor de berekening van dit gemiddelde aan de gegevens van een seminarie moderne geschiedenis van de Universitaire Faculteiten te Antwerpen (1968). Gelijkaardig cijfermateriaal voor andere Compagnieën zijn totnogtoe ongepubliceerd.

Onze vergelijking pleit dus eens te meer voor de snelheid van de eerste besproken reis van de Zweedse Oost-Indiëvaarder.

De tweede reis rangschikt zich niet zo schitterend als de eerste. De *Fredericus* doet er slechts 17 dagen langer op dan het gemiddelde der Oostendse schepen, doch er zijn 34 zeildagen meer dan het gemiddelde aantal zeildagen, en 53 meer dan voor de reis in 1738-39. Het verblijf in Canton is nochtans 26 dagen korter³⁴.

De heenreis in 1738 telt echter 2 weken minder op zee dan de heenreis in 1744. Tijdens de tweede reis precies verwonderde de schrijver van het journaal zich over de hevigheid van tegengestelde winden. Inderdaad, voor zeilschepen speelt de wind een zeer belangrijke rol. Wij komen op deze factor terug. Wij stippen hier reeds aan, dat de route in 1738 meer naar de kust van Brazilië toe liep dan in 1744. Wij noteerden een lengte-verschil van ca. 10°. Mogelijk is het verschil nog groter geweest; want op 25 april, op 7, 14, 16 en 21 mei 1744, situeert men het schip door de vertrouwde en de gegiste breedte. Het schip bevond zich weliswaar meer naar het midden toe van de Zuid-atlantische Oceaan, zodat de *Fredericus* zich aan de binnenkant van de zeestromingcirkel bewoog, daar waar stroming en winden niet alleen zeer variabel zijn, maar ook zeer sterk.

De terugreizen lopen parallel tot aan Kaap de Goede Hoop. Daar scheiden zich de koersen opnieuw: de reis van 1738-39 loopt meer oostwaarts, naar Fernando de Noronha³⁵.

Voor wat de totale reisduur betreft, rangschikken beide expedities zich in de gunstige middenklasse der Zweedse China-reizen: 53 pct. der Zweedse Compagnie-schepen doen de reis op 550 à 700 dagen; 18,37 pct. doet het op minder dan 550 dagen en 28,57 pct. heeft meer dan 700 dagen nodig³⁶.

§ 3. De reis naar de Golf van Bengalen

Wij beschrijven nu kort de reis van de *Fredericus* naar de kusten van de Golf van Bengalen³⁷.

Het schip verlaat de rede van Gotenburg op 5 april in konvooi met de Stockholm en de Riddarhuset. In 24 zeildagen wordt Cadiz bereikt

³⁴ Reeds in Cadiz stond de *Fredericus* vier dagen achter op de reis van 1738 (de 11 dagen in Egersund uitgezonderd). Het is echter overhaastig om hier reeds van achterstand te spreken; men kan moeilijk uitmaken of de *Fredericus* in 1738 ongewoon vlug voer, of in 1744 ongewoon traag.

³⁵ Cfr. de kaart. Naar onze uitstippeling het aanwijst, heeft men zich in het uitrekenen van de ligging van het schip vergist. Fernando ligt meer westwaarts.

³⁶ Deze cijfers gelden voor de totale duur van de expedities. Zij moeten dus met een zekere omzichtigheid behandeld worden. Onze actuele opzoekingen zullen hier een grotere nauwkeurigheid aanbrengen.

³⁷ RUG. FHH. Ms. 1929.

en men ligt er 21 dagen voor anker. Hier ook dient het oporthoud om een lading zilverpiasters op te nemen. Het konvooi zet daarna koers naar het Verre Oosten, doch enkel de Fredericus zeilt naar Bengalen. De twee andere schepen varen naar China.

In de Atlantische Oceaan en in de Indische Oceaan lopen de koersen analoog met de hoger besproken reizen naar China ³⁸.

Indië wordt na een heenreis van 226 zeildagen bereikt. Het schip ankert op verschillende plaatsen op de noordelijke en westelijke kusten van de Golf van Bengalen.

Na 397 dagen, dus na meer dan één jaar, wordt de terugtocht aangevat. Eerst zuidwaarts, dan zuidwestwaarts naar Kaap de Goede Hoop. Rond de steenbokskeerkring komen de routes op de terugweg van China en Indië samen. Dit geldt ook voor het Atlantische Oceaan-gebied.

Op zijn thuisreis doet de Fredericus achtereenvolgens Fayal van de Azorengroep aan, Port Louis in Frankrijk en Margate op de Theems. Door politieke omstandigheden is de Indië-vaarder gedwongen zich gedurende 44 dagen op te houden in de monding van de Theems ³⁹. 18 dagen daarop bereikt het schip weer zijn thuishaven ⁴⁰.

De onderstaande tabel geeft ons een duidelijker verloop van deze Indië-reis: we vergeleken hier eveneens met een gemiddelde voor Oostendse Oost-Indiëvaarders.

	1740-42	Oostendse Indië-vaarder
heenreis :	247	—
terugreis :	284	—
	dagen	»
zeildagen :	415	367
ligdagen :		
— Cadiz	21	
— Bengalen	397	
— Fayal	32	
— Port Louis	19	
— Margate	+ 44	
	513	219
	+	+
totale duur :	928	586

³⁸ Cfr. de kaart.

³⁹ *RUG. FHH. Ms. 1929. 1 sept. tot 8 okt. 1942.* Het Zweeds schip kreeg order van de directeurs om in Engeland dekking te zoeken tegen tien kruisende Russische oorlogsschepen.

⁴⁰ Aankomst op 31 oktober 1742.

De expeditie naar Bengalen duurde dus meer dan 30 maanden.

Hier ook hebben wij een gemiddelde reisduur kunnen berekenen voor een zevental Oostendse Indië-vaarders : het bedroeg 586 dagen ⁴¹.

Vergelijken we dit gemiddelde met de 928 dagen voor de *Fredericus*, dan constateren we een abnormaal hoog verschil : bijna een jaar ! Het wordt grotendeels verklaard door het lange oponthoud in Indië. Het blijft nochtans een uitgesproken verschil, als we het aantal zeildagen voor beide Compagnieën in verhouding brengen : 367 gemiddeld voor de Oostendse schepen, 415 voor de *Fredericus* ⁴².

Wij komen later terug op de oorzaken van deze hoge verschillen.

§ 4. Studie van de heenreis

Noordzee

De Oost-Indiëvaarders hebben over 't algemeen zes weken nodig om vanuit Europa Kaap de Goede Hoop te bereiken. Alles hangt af van de ervaring en het geluk ; want anders kan het wel verschillende maanden duren ⁴³.

Voor de Zweedse Compagnie-schepen is dit echter niet van tel. Elk schip moet immers de haven van Cadiz aandoen en dit om commerciële redenen.

Ligdagen in Cadiz : 1738-39	19 dagen
1740-42	21 dagen
1744-45	27 dagen

Het lange oponthoud in deze Spaanse haven duidt op de essentiële betekenis van deze voor de heenreis meer dan gewone pleisterplaats. De lading zilverpiasters die er opgenomen wordt, is een onmisbaar betalingsmiddel voor de handel in het Verre Oosten.

Laten wij echter even terugkomen op het vertrek uit Gotenburg. Moeilijkheden kunnen zich voordoen vanaf het begin. Het probleem van de winden stelt zich van bij het eerste vertrek van elk zeilschip, in welke haven het ook weze. Voor de Zweden komt het er op neer de juiste combinatie te vinden tussen Noordzeewinden, passaten en moessonwinden, om zo snel mogelijk het Verre Oosten te bereiken. Willen de Zweden nu de gunstige invloed van de moessonwinden in

⁴¹ Cfr. voetnoot 33.

⁴² Een vergelijking met andere Zweedse Compagnie-schepen is bijna onmogelijk. Op de 132 expedities van de Zweedse Oostindische Compagnie waren er 124 met bestemming Canton, vijf met bestemming Bombay of Soerat naast Canton ; slechts drie hebben als enige bestemming Bengalen. Cfr. E. F. HECKSCHER, *Sveriges Framgångsrikaste Handelsföretag. Ostindiska Kompaniet*. In : *Historien-uppfattning, materialistik och annan*. Stockholm, 1944, p. 222.

⁴³ L. DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 248.

de Indische Oceaan en de Chinese Zee aanwenden, dan moeten zij Europa in de winter verlaten. Gotenburg verlaten in de winterperiode, betekent zoveel als een aflandige oostenwind afwachten, die in dat seizoen vaak vorst veroorzaakt.

In het jaar 1740 bij voorbeeld, zit de Fredericus vast in het ijs gedurende meer dan drie maanden⁴⁴. Dit ongewilde uitstel zal beslissend zijn voor het verdere verloop van de reis. In 1744 had de Fredericus ook te kampen met sneeuw en vriesweer.

De westenwinden zijn in het Noordzee-gebied heel frekwent. Zij beletten niet alleen het doorvaren van het Kanaal, doch ook het zeilen doorheen het Skagerrak. Op 19 december 1743 stond de Fredericus reeds klaar om de volle zee te kiezen : tegengestelde winden aan de koersrichting schortten het vertrek op. Pas op 1 januari 1744 kon het schip Gotenburg verlaten.

Doordat de westenwinden onbestendig zijn en hevig, stelt het het gebied bloot aan stormweer. Wij herinneren aan de storm in 1738, die het Compagnie-schip noodzaakte een noodhaven binnen te lopen.

De Zweden kiezen in praktijk de omweg langs Schotland om, om op die wijze westenwinden voor een groot deel te kunnen vermijden. Zij zetten koers naar de Fär Öer en de Shetlands, en omzeilen Schotland en Ierland. Hoewel deze route langer is, valt zij in tijd gunstiger uit.

De doorvaart van het Kanaal wordt door de Zweden niet a priori afgewezen ; dit blijkt bij voorbeeld uit het beraad der officieren op 15 januari 1744. Men aarzelde toen om de steven naar het zuiden of naar het westen te wenden⁴⁵. De heersende zuiderwind was doorslaggevend : men zette koers naar het westen⁴⁶.

De eerste etappe van de reis is moeilijk : de doorvaart van een wispelturige zee, waar storm en mist niet zelden voorkomen⁴⁷. Men begrijpt licht dat Cadiz een unieke gelegenheid was om de konvooiën te hergroeperen⁴⁸.

⁴⁴ RUG. FHH. Ms. 1998. *Brief van A. J. Flanderin. Göteborg 27 januari 1740.* „Wy liggen alhier vast gevoosen, en Godt weet wanneer wy sullen los comen, want men seght de winter soo hardt is als in het jaer 1709.” In een andere brief meldt Flanderin dat zelfs de Sont dicht is.

⁴⁵ RUG. FHH. Ms. 1930. 15 jan. 1744. „... want onse cap^{ns} hun noch niet geresolveert hadden wat wegh sy souden beenen gaen, dat is door de canaal of om de Noordt van Schotlandi”.

⁴⁶ De drie reizen die we bespreken gingen noord om Schotland en Ierland.

⁴⁷ In 1745 lijden de *Stockholm* en de *Drottningen af Sverige* schipbreuk bij Shetland. In 1740 verongelukt de *Suecia* bij de Orkaden. De *Göteborg* verongelukt op de Göta-Elf in 1745. De *Sophia Magdalena* zonk in het Kanaal in 1801. In 1803 vergaat de *Drottningen* voor de Noorse kust. Cfr. E. OLAN, *op. cit.* en GÖTEBORGS UNIVERSITETSBIBLIOTEK. *Handskriftsaudelningen. H 22 Förteckning över kompaniets skepp under 1. och 2. oktrojerna. 1732-1768.*

⁴⁸ In 1740 hebben de *Riddarhuset* en de *Stockholm* zich gevoegd bij de *Fredericus* in de naaste omgeving van Cadiz. Deze was men kwijt geraakt op de lengte van IJsland.

Het aanleggen in die Spaanse haven is zoals we het reeds lieten opmerken wel noodzakelijk, doch daarom niet vrij van elk risico. Wanneer een gunstige noorderwind waait, bij de aankomst, dan wordt de kans groot dat de winden west, zuidwest, jazelfs zuid worden, wat een oponthoud van drie weken tot gevolg kan hebben. De Fredericus schijnt hiervan geen last te hebben ondervonden tijdens de drie bestudeerde reizen.

Atlantische Oceaan

Eens ter hoogte gekomen van de Canarische eilanden (of van Madeira); heeft men de sector der variabele winden verlaten, om in die van de noordoostpassaat te treden. Het missen van deze passaat schijnt even fataal te zijn als het missen van de moesson in de Indische Oceaan. De passaat is geen veranderlijke wind: hij waait altijd uit dezelfde richting, maar zijn invloedssfeer kan wel wat hoger of lager liggen in breedte naargelang het seizoen.

Voorbij de Kaapverdische eilanden blijft de koers delikaat, omdat men ten zuiden van deze archipel de zone der variabele winden en der ekwatoriale windstilten moet ontwijken – de zogenaamde „ceinture du Pot-au-Noir” – en in het gebied terechtkomt van de zuidoostpassaat. Beide windzones zijn voor Compagnie-vaarders van geen nut. Integendeel!

De eerste zone kan enorm tijdverlies veroorzaken, de tweede zone wordt beheerd door aan de koers tegengestelde winden.

De Oost-Indiëvaarders moeten dus zorgen deze twee zones te ontwijken. Ofwel vaart men naar de kust van Brazilië toe, zoals de Fredericus in 1738, en tracht men zolang mogelijk door de noordoostpassaat gestuwd te worden, om daarna zuidwest- en westwaarts te worden gedreven door de regelmatige stroming van de „roaring forties” – „rapide, mais souvent fortement secoué par le gros temps”⁴⁹. Ofwel vaart men zuidwaarts in het midden van de Zuidatlantische Oceaan naar de 40°ZB, om ook in het gebied van de „roaring forties” te komen.

Het nadeel van deze route ligt in het gevaar dat men loopt vast te lopen in de ekwatoriale windstilten. Bovendien weet men nooit in hoeverre men afstand genoeg genomen heeft van de zuidoostpassaatzone. Dit pleit duidelijk voor de eerste koers, die de passaat gemakkelijk kan omzeilen, door de Zuidamerikaanse kusten te volgen.

De reizen in 1740 en 1744 verliepen precies meer naar het midden toe van de Zuidatlantische Oceaan. De reis naar China in 1744 kende zelfs zeer variabel weer, terwijl de winden ongehoord sterk bliezen.

⁴⁹ J. HEERS, *Rivalité ou Collaboration de la Terre et de l'Eau? In: Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde. XV-XIX^{ème} Siècles. Rapports présentés au XII^{ème} Congrès International des Sciences Historiques. Vienna, Paris, 1965.* Ook „grands frais d'ouest” genoemd. L. DERMIGNY, *op. cit.*, dl. 1, p. 252.

De schrijver van het journaal meent zelfs door de ZO-passaat gehinderd te zijn in het houden van de koers. De route midden door de oceaan veronderstelt immers dat men verschillende drukgebieden en windzones doorkruist, wat meer tegenstand en tegenwind tot gevolg kan hebben. In het andere geval volgt men precies de omtrek van deze zones, om hun ongunstige winden te ontwijken. Dit geldt voornamelijk voor de ekwatoriale westenwinden, die de schepen in de Golf van Guinea kunnen drijven. Zo zijn onze Oost-Indiëvaarders theoretisch over de evenaar gezeld, zonder dat wij hebben vermeld waar die juist overschreden werd. In 1738 vaart de *Fredericus* over de evenaar op 11°54'WL van Tenerife⁵⁰. In 1740 en 1744 passeert men de evenaar respectievelijk op 4°8' en 5°20'WL van Tenerife⁵¹. Deze twee passages liggen tamelijk dicht bij elkaar. Om vanuit Cadiz de ekwator te bereiken, nam de vaart in beslag respectievelijk : 22, 30 en 31 dagen.

Kort samengevat voor de Atlantische Oceaan : de reizen naar China en Indië van de *Fredericus* splitsen zich tussen de keerkringen. Binnen de keerkringen lopen enkel de reizen van 1740 en 1744 parallel⁵². Ten zuiden van de steenbokskeerkring zijn er wel kleine verschillen : het ligt in de bedoeling voor de drie reizen daar door de „roaring forties” oostwaarts gedreven te worden.

De Indische Oceaan

De observatie van pintaden of Kaapse meeuwen, van albatrossen en van walvissen, soms zehonden, kondigt de nabijheid van Kaap de Goede Hoop aan. Men passeert echter niet in het zicht van de Kaap. De Kaap ligt immers op ca. 34°ZB ; de schepen varen die echter voorbij op 36°ZB⁵³. Eens die zuidelijke punt voorbijgevaren is, splitsen de koersen naar Bengalen en China zich niet voor de *Fredericus*. Telkens zette men koers naar Sint-Paul.
Waarom Sint-Paul ?

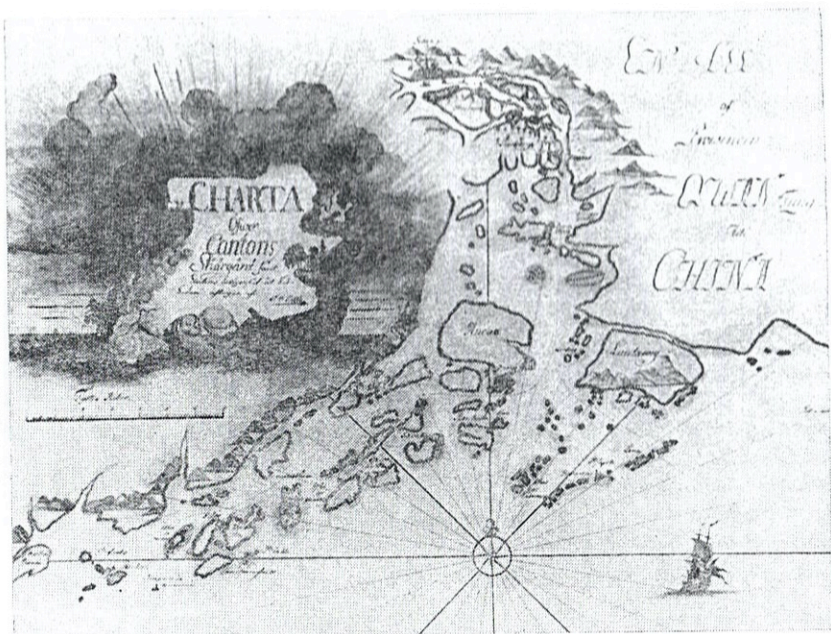
Het is een richtpunt tijdens de lange tocht door de Indische Oceaan. Het is tevens het keerpunt, om daar de richting noordoost in te slaan. Het is tenslotte een route, die tot aan de Sunda-straat gebruik maakt van gunstige stromingen. Oostwaarts van Sint-Paul en Nieuw-Amsterdam buigen de „roaring forties” – die daar de koude poolstroom ontmoeten – en de Kaapse stroom naar het noorden toe, langs de westkust van Australië.

⁵⁰ RUG. FHH. Ms. 1928. 24 april 1738. In dit logboek is er geen duidelijke vermelding van de lengtegraad voor het bestek. Wij menen dat het naar Tenerife werd opgemaakt, naar analogie met Ms. 1929.

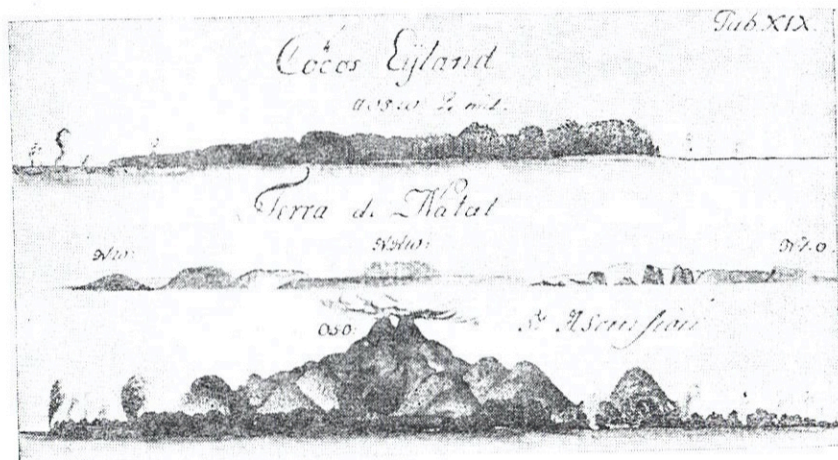
⁵¹ De lengte-metingen met de nulmeridian van Tenerife verschilt ongeveer 15 graden met die van Greenwich. RUG. FHH. Ms. 1929. 26 juni | 7 juli 1740. & Ms. 1930. 23 april | 4 mei 1744.

⁵² Cfr. de kaart.

⁵³ De „roaring forties”, een koude uitloper van de Humboldtstroom, stromen rond de 40°ZB. De *Fredericus* schijnt die stroming dus niet aan te wenden eer het de Kaap voorbijgezeild is. Op hogere breedten stroomt echter de eveneens oostwaarts gerichte warme Kaapstroom.



Toegang tot de rede van Canton
 Ms. C. J. GETHE. 18de eeuw.
 Dagboek. – Kon. Bibl. Stockholm.



Het Cocoseiland en Ascension
 Ms. C. J. GETHE. 18de eeuw.
 Dagboek. – Kon. Bibl. Stockholm.

In de nabijheid van Sint-Paul buigt de route naar de Golf van Bengalen natuurlijk meer naar het noorden toe, dan die naar China.

1. naar China

De reis naar China gaat door de Sunda-straat : wij menen dat pas na de doorgang van die zeestraat, de *Fredericus* de aanlandige moessonwind aanwendde⁵⁴. Eer men de kusten van Sumatra en Java kan onderscheiden, observeert men het Prinseneiland. Daarna begint een omzichtige vaart doorheen een zee bezaaid met onmetelijk veel eilanden en eilandengroepen : Poulo Taïa, de Zeven Eilanden, Poulo Auroe, Poulo Timon, Poulo Condor, de Twee Gebroeders, Poulo Sapato, vormen enkele van de talrijke richtpunten in dit onoverzichtelijk labryrint. Dat zij belangrijk zijn voor de observatie, om de lengte-ligging van het schip te kunnen bepalen, belet niet dat zij als zeemeerminnen kunnen misleiden. Door hun gelijkenis houdt men ze niet gemakkelijk uit elkaar. In de vaargeul moeten bestendig klippen en ondiepten ontweken worden. Het noopt de Compagnie-schepen er toe nauwkeurig te laveren om veilig in Canton aan te komen. Niet alleen eilanden en ondiepten maken de navigatie in de Chinese Zee moeilijk en gevaarlijk, wervelwinden of tyfonen zijn er niet zeldzaam bij de moessonwende⁵⁵.

Vanaf de doorgang door de Sunda, ontbreken in de scheepsjournalen vaak de gewone navigatiegegevens. De vele eilanden vormen voor de observatie de nodige referentie-punten. Men vertrouwt dus sterk op de ervaring tijdens andere reizen opgedaan. De onnauwkeurigheid van die subjectieve gegevens bracht ons echter regelmatig tot twijfels voor het op kaart leggen der zeereizen⁵⁶.

Het zeilen in deze zee vergt ongetwijfeld grote zeemanskunst. Wij kunnen nog laten opmerken dat in diezelfde zee zich bovendien een

⁵⁴ De aanlandige moessonwinden waaien ZW van juni tot september. Tijdens de twee bestudeerde reizen, bereikt de *Fredericus* de Sunda-straat binnen het gunstige moessonseizoen. Wij betwijfelen of de *Fredericus* de moessonwind reeds heeft kunnen aanwenden in de Indische Oceaan. Wij geloven eerder dat hij de ZW-passaat benut heeft.

⁵⁵ Voornamelijk van juni tot oktober. Cfr. L. DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 261. Het is niet te verwonderen dat het schip nu eens 26 dagen dan weer 40 dagen nodig heeft om de Zuidchinese Zee te doorkruisen. Op 31 augustus 1744 voorspelde men een tyfoon door observatie van voortekens : extra hitte, de lucht is groenrood en blauw. Twee dagen later begint het hevig te waaien. De lucht en de sterren werden rood. De zee werd zeer onrustig, zodat het schip met de *olleboordt* onder water lag. *Het schip schudde als een blad op een boom*, meldt de auteur van het journaal. Op het dek was het onmogelijk elkaar te horen spreken, zo hevig was het huilen van de wind en het schuimen van het zeewater. De dag daarop merkte men een opening in het wolkendek, *hetgonne ordinaris een teeken is dat het weder gedaen is*. Het vaartuig lag drie voet onder water ; zeevogels lagen dood op 't dek of drevlen roerloos op het water. Het scheepsvolk was erg vermoeid. Gedurende veertig uren had geen één een oog dicht gedaan. Verscheidene lagen ziek te bed. *RUG. FHH. Ms. 1930.*

⁵⁶ Zo hebben wij niet juist kunnen uitmaken of het schip door de straat van Bangka zeilt, of tussen het Zouteiland en het eiland Billiton.

kern van een warme zeestroom bevindt. De zeestroom verdeelt zich naar het zuidwesten en het noordoosten toe⁵⁷. Geen van beide is speciaal nuttig voor de heenreis. Niettegenstaande de hulp van de moesson, moet men dikwijls laveren om Canton te bereiken.

2. naar Bengalen

Hoe verloopt nu de verdere reis naar Bengalen? Normaliter zou de Fredericus de aanlandige zomermoesson (en de bovenste tak van de Indische evenaarsstroming) moeten hebben aangewend, om de kusten van de Coromandel te bereiken. In feite kan de Fredericus weinig van de moesson profiteren. Het schip komt in de maand december aan, terwijl reeds rond januari-februari de aflandige wintermoesson begint te waaien⁵⁸. Bovendien zou de windrichting van de moesson niet helemaal hebben overeengestemd met de koers van de Indië-vaarder. Goedschiks kwaadschiks passeert men ten westen van het Varken- en het Cocoseiland, men observeert de eilanden van de kust van Atchin, en men stevent voorbij het eiland Sombriere naar Diamanteiland. De Fredericus zeilt verder naar het noorden van de Golf van Bengalen en ankert achtereenvolgens op de reden van Ballasor, Pipeley, Ingelle en Coulpe.

Gezien de vertraging die opgelopen werd bij het vertrek uit Europa, en het gebrek aan goede winden in de Indische Oceaan, kan het schip niet klaar zijn met zijn vracht om met de reeds heersende aflandige moesson terug af te varen. Het is gedwongen het volgende seizoen af te wachten en in Bengalen te 'overwinteren'.

Deze heenreis van de Fredericus mag beschouwd worden als een typisch voorbeeld van het „missen van de moesson”.

§ 5. De Terugreis

De Chinese Zee en de Indische Oceaan

1. China-vaarders

Zoals bij het vertrek uit Zweden bepaalt de moesson ook hier in Canton het tijdstip, waarop het anker zal gelicht worden. Het grote voordeel, in tegenstelling met de allereerste etappe, berust hierin dat men zich vanop de rede van Canton kan vergewissen, of de wintermoesson al of niet waait. De stabiliteit van deze winden waarborgen een prompt vertrek. De beide terugreizen uit China worden op het einde van de maand januari aangevat⁵⁹. Tot aan de Sunda-straat varen

⁵⁷ Deze laatste arm van de zeestroming wordt Kurro Sivo genoemd.

⁵⁸ Het schip heeft inderdaad tegenstand ondervonden. De reis duurde langer dan normaal. De proviand geraakte stilaan op. Men dacht er immers aan de Nikolaas-eilanden aan te doen om zich te bevoorraden.

⁵⁹ RUG. FHH. Ms. 1928. 28 jan. 1739. Ms. 1930. 25 jan. 1745.

de China-vaarders ongeveer dezelfde route als bij de heenreis : er vallen geen merkwaardige verschillen te noteren.

Na de zeestraat gaat het echter in zuidwestelijke richting naar Kaap de Goede Hoop, voortgestuwd door de zeer gunstige aflandige moessonwind. Rond de steenbokskeerkring ontmoeten de Indië- en China-vaarders elkaar opnieuw.

2. Indië-vaarder

De Fredericus verlaat de Golf van Bengalen ook op het einde van de maand januari⁶⁰. Men voer eveneens af met de aflandige wintermoesson. De koers gaat echter eerst zuidwaarts tot aan de 15°ZB ; daarna wendt men de boeg ZW tot aan Kaap de Goede Hoop. Zoals reeds gezegd valt de route van de Indië-vaarder hier ongeveer samen met die van de China-vaarders. Het probleem betreffende het tijdstip om het anker te lichten voor de terugreis is ook hier tamelijk eenvoudig ; het wordt bepaald door de heersende noordoostenwinden.

Van de Kaap naar Europa

De metingen opgetekend bij Kaap de Goede Hoop duiden erop, dat men niet ver van de bedoelde kaap vaart ; doch enkel in 1745 kan men de Tafelberg onderscheiden⁶¹. Het is pas in 1758 dat de Zweedse Compagnie-schepen aan de Kaap ankeren, zowel op de heen- als op de terugreis⁶². Dit wil zeggen meer dan vijftig jaar na de eerste expeditie van de Compagnie.

Vanaf de Kaap tot aan de Azoren is de route dezelfde voor practisch alle Oost-Indiëvaarders. Het is een route die aan de tochten van Sir Francis Drake (1580) en de grote ontdekkingsreizen herinnert⁶³.

Door het kiezen van deze weg – eerst langs de kusten van Zuidwest-Afrika, daarna naar de eilanden Sint-Helena en Ascension – maakt men een voordelig gebruik van de Benguelastroom⁶⁴ en van de ZO-passaat. Tot aan de Azoren gaat de koers bijna onveranderd NW. Op de hoogte van de Azoren tracht men in de invloedssfeer van de zuidwestenwinden te komen⁶⁵. Deze warme en regenrijke winden gericht naar het laag-drukgebied West-Europa en de Noordzee-sector, evenals de Golfstroom,

⁶⁰ RUG. FHH. Ms. 1929. 21 jan. 1742.

⁶¹ RUG. FHH. Ms. 1928. 27 april 1739. Ms. 1929. 30 maart 1742. Ms. 1930. 16 mei 1745.

⁶² E. OLAN, *op. cit.*, p. 57. „Till Kap (Goda Hopsudden) kommo de svenska skeppen första gången år 1758, alltså tjugofem år efter det vårt Compagni inlett sin sjöfart, men sedan blevo visiterna här så mycket regelbundare.”

⁶³ F. PUTZGER, *Historischer Weltatlas*. Bielefeld-Berlijn-Hannover, 1965 - 86ste uitgave, pp. 74 & 75 : Die grossen Entdeckungen und die frühen Kolonialgebiete bis 1650.

⁶⁴ Stroomt eerst noordwaarts, daarna noordwest.

⁶⁵ Deze zuidwestenwinden worden veroorzaakt door de anticycloon, die in de lente-zomer seizoenen daar ontstaat.

zijn uitermate gunstig voor de vaart naar alle Europese Atlantische havens.

De reizen in 1740 en 1744 lopen volgens het normaal besproken schema. De reis van 1738-39 wijkt een vijftiental graden uit naar het westen.

Hoe kan men deze uitwijking naar Fernando de Noronha verklaren ?

Was het misschien een veiligheidsmaatregel om te ontsnappen aan de zuidwestenwinden van de Golf van Guinea ? Mogelijk ⁶⁶ !

Of was het aanleggen daar voor ravitaillering verantwoord ⁶⁷ ? Volgens Dept schijnt dit een voldoende reden te zijn. De auteur van onze scheepsjournalen laat echter opmerken :

„Wy hebben seer weynigh groensel en ander verversinge connen crygen want op het eylandt niet veel en was”.

In latere jaren zal zo'n uitwijking voor ravitaillering voor de Zweden overbodig worden, gezien de Kaap, na Cadiz, de voornaamste tussenhaven wordt.

Het ankeren op Fernando tijdens de terugreis in 1739 valt samen met de omvaart langs Ierland en Schotland om Gotenburg te bereiken. De twee andere reizen lopen door het Kanaal ⁶⁸.

Al met al zijn onze Oost-Indiëvaarders ongeveer anderhalf jaar onderweg ⁶⁹ voor een tocht van zowat 7.620,35 Engelse mijlen of 42.344 km. Het is dus meer dan de omtrek van de aarde ter hoogte van de evenaar.

§ 6. Enkele vergelijkingen met andere Zweedse en met Franse Compagnie-reizen

In een tabel kunnen wij het aantal schepen per maand weergeven voor het vertrek uit Gotenburg ⁷⁰ :

⁶⁶ Waaien van april tot november.

⁶⁷ G. DEPT, *La Compagnie d'Ostende. Voyages et Projets de Colonisation*. In : *Bulletijn der Maatschappij van Geschied- en Ondbeidkunde te Gent*, jg. 34, 1926, p. 52. „Seule Île Fernand de Noronha mérite l'attention. Elle a une meilleure situation que Ste. Hélène et n'est pas éloignée de la route de l'Europe ; pourvue de bonné eau et de bois... Elle n'est qu'à cinquante lieues du Brésil et il y aurait moyen d'y installer des magasins avec des vivres, des agrès, etc.”

⁶⁸ Geen van beide routes blijft gespaard van lichtere stormen en dichte mistbanken. Het zijn de gewone kenmerken van de Noordatlantische Oceaan op die breedten.

⁶⁹ 1738-39 : 18 maanden
1744-45 : 19 maanden.

De reis naar Bengalen uitgezonderd.

⁷⁰ GÖTEBORGS UNIVERSITETSBIBLIOTEK. H 22. *Op. cit.* voor het eerste en tweede oktrooi. E. OLAN, *op. cit.*, pp. 115-117, voor het derde en vierde oktrooi. De schepen die onderweg verongelukten en dgl. inclusief.

	Okt.	Nov.	Dec.	Jan.	Feb.	Maart	April	Mei	Juni	Juli
1731-1765 :	—	1	13	20	17	3	7	—	—	—
1766-1806 :	1	3	9	17	13	6	9	6	5	2

Wij merken onmiddellijk dat het hoogste aantal schepen hun vertrek uit Zweden rond de jaarwende nemen. Tijdens de eerste periode : 1731-1765, lichten 83 pct. der Compagnie-schepen het anker van december tot februari, en slechts 17 pct. tijdens de maanden maart en april. Voor de tweede periode : 1766-1806, is de groep december-februari gedaald tot 55 pct., terwijl 21 pct. Gotenburg verlaten in maart en april. Er komen bovendien nog 13 afvaarten voor in de maanden mei, juni en juli ; dit zou de afvaart-groep maart-juli op 39 pct. brengen ⁷¹. Dat voor beide tijdsperiodes de hoogste frekwentie der afvaarten in de maanden december, januari en februari ligt, is een zeer normaal verschijnsel. Wij weten nu waarom ! Wil men de Indische Oceaan op een gunstig ogenblik bereiken, dan is het aangegeven Europa op het einde of in het begin van het jaar te verlaten. Onze studie van de reizen van de *Fredericus* in 1738-39 en 1744-45, heeft dit klaar en duidelijk geïllustreerd.

Willen we even nagaan hoe het met de afvaarten gesteld was in de Franse Oostindische Compagnie, dan constateren we voor de periode 1719-1769 : 61,17 pct. voor de maanden november tot en met januari, en 25,88 pct. voor februari tot april. Voor de periode 1770-1790, is de verhouding 30,43 pct. voor november-januari, tegen 63,04 pct. voor februari-april ⁷².

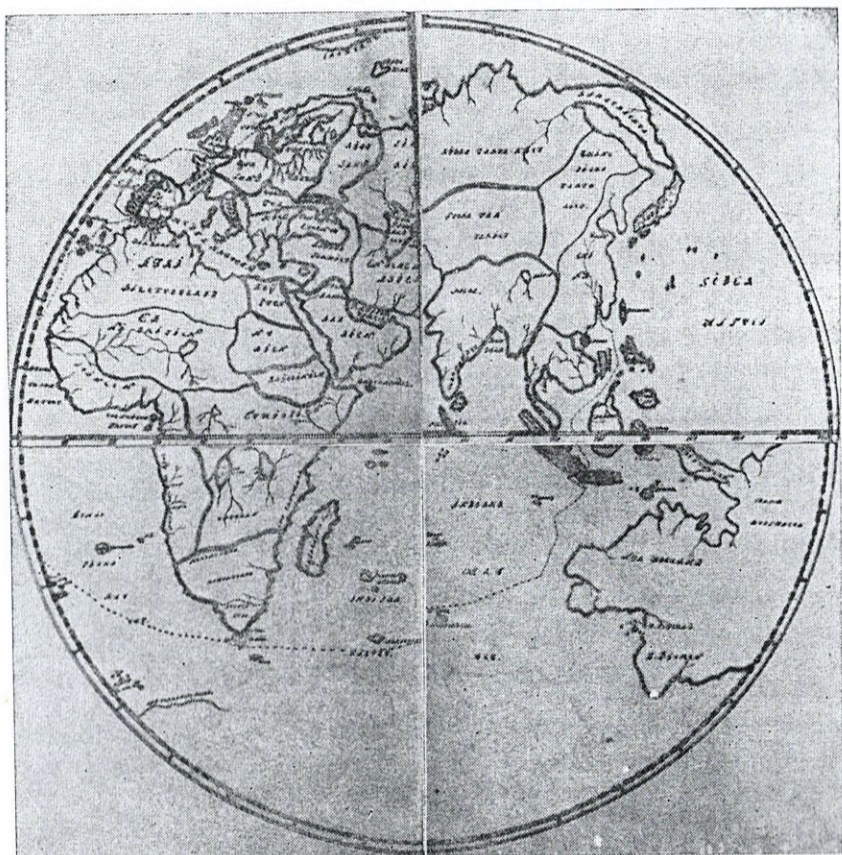
De tamelijk hoge procenten voor de periode maart-april duiden op waaghalzerige ondernemingen ; in die zin dat men grotere risico's loopt, door te laat aan te komen voor gunstige moessonwinden in de Indische Oceaan. Het geval van de *Fredericus* in 1740 heeft dit maar al te duidelijk aangetoond. Heel abnormaal is dit nu ook weer niet ! Zeker niet voor de Zweden. Hoelang moet men niet wachten op gunstige wind in Gotenburg zelf ? Hoe dikwijls is de havengeul in de winter niet dichtgevroren ?

Eigenaardig genoeg merkt men een gelijkaardige tendens van later vertrek in de Franse Oostindische Compagnie ⁷³. Zij wordt zowel in de Zweedse als in de Franse Compagnie verscherpt in de tweede periode. De Zweden hebben zelfs niet onbeduidende cijfers voor de maanden mei, juni en juli, respectievelijk 6, 5 en 2 afvaarten.

⁷¹ In het totaal zijn er meer afvaarten in de tweede dan in de eerste periode : namelijk 71 tegen 60. De procenten zijn afgeronde cijfers.

⁷² Naar L. DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, p. 246. De Zweden vertrekken over het algemeen een maand vroeger gezien zij een groter traject hebben af te leggen dan de Fransen.

⁷³ *Cf. supra.*



Reis van de *Freden* naar China (1748)
Ms. G. F. HJORTBERG. 18de eeuw.

Kaart - Kon. Bibl. Stockholm.

M. Dermigny meent dat de keuze van de maanden februari-april voor de afvaart, niet als een aanduiding van een laattijdig vertrek mag beschouwd worden; veeleer van een voorsprong. Nog steeds volgens deze auteur, zou deze voorsprong de hypothese staven van een vooruitgang in de scheepvaart. Zijn stelling fundeert hij eens te meer op een analyse van het vertrek der schepen uit het Oosten ⁷⁴.

Zo er een vooruitgang geboekt werd in de navigatie, dan zien we echter niet onmiddellijk in welke nieuwe elementen dit hebben kunnen bewerkstelligen. Wij zijn eerder van oordeel, dat dit nog nauwgezet moet onderzocht worden ⁷⁵.

Wat de route betreft, is het totnogtoe moeilijk vergelijkingen te trekken met andere Zweedse reizen ⁷⁶. Wij kunnen hoogstens enkele verwijzingen doen naar Dermigny's routenkaart ⁷⁷.

Hieruit kunnen wij opmaken:

- dat de omvaart langs Schotland en Ierland niet heel vreemd is. Immers is deze weg ook eens gekozen geweest door de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Denen.
- dat de route in de Atlantische Oceaan dezelfde is voor de meeste Compagnie schepen. Franssen, Oostendenaars en Scandinaviërs hebben gewoonlijk een oponthoud in Cadix.

Het essentieel verschil treedt pas op voorbij de Kaap. De *Fredericus* neemt noch de 'binnenweg' - doorheen het kanaal van Moçambique en de Comoren - noch de 'buitenweg' - doorheen de Maskarenen, of voorbij Rodrigue. De koers naar Canton en Bengalen via Sint-Paul is typisch voor de *Fredericus*. De Zweden kozen dus in de drie besproken gevallen de zogenaamde 'grote weg'.

Verder verschilt de heenreis niet meer met die van de andere Oost-Indische Compagnies. De thuisreis is helemaal normaal, zowel in de

⁷⁴ L. DERMIGNY, *op. cit.*, dl. I, pp. 247-248. Deze auteur is totaal verkeerd wanneer hij meent beroep te kunnen doen op de vertrekkdata uit het Oosten der Zweedse Compagnie-schepen. Hoewel hij hiervoor wellicht E. OLAN geraadpleegd heeft, vatte hij de data van de terugkomst der schepen in Gotenburg op als zijnde de vertrekkdata uit China en Bengalen. Zijn tabel is dus onbruikbaar. Totnogtoe hebben we nog geen volledige juiste tabel kunnen samenstellen voor de terugreizen van de Zweden.

⁷⁵ Een van de gewichtigste navigatie-problemen in de 18de eeuw, is nog altijd de juiste meting van de lengte-ligging op zee. Hiervoor miste men een exakte tijd-meter, die pas laat in die eeuw toegepast werd. Bepaalde tijdstabellen werden in 1753 uitgegeven om dit probleem gedeeltelijk op te lossen. Cfr. F. MAURO, *L'expansion européenne (1600-1870)*. (Nouvelle Clio, dl. 27). Parijs, 1967, p. 110.

⁷⁶ OLAN'S boek is zeer oppervlakkig. De studie van het traject zoals wij het hier voor de *Fredericus* hebben gedaan, werd nog niet systematisch doorgevoerd voor alle andere Zweedse Oostindiëvaarders. Voor andere Compagnieën zijn de gegevens nog maar schaars uitgegeven.

⁷⁷ L. DERMIGNY, *op. cit.*, album, pp. 10 & 11. 2: Les routes vers l'Inde et la Chine.

Indische als in de Atlantische Oceaen. Wel moet er toch gewezen worden op enkele variaties in de aanlegplaatsen op het traject naar Gotenburg ⁷⁸.

Besluit

Wat kunnen wij nu als besluiten aanvoeren voor wat de bestudeerde reizen van de Fredericus aangaat ?

Voor elke reis is er een in grote lijnen vooraf uitgestippelde route die steunt op de ervaring. Nochtans is bijna de hele expeditie een zoeken naar gunstige winden en zeestromingen ⁷⁹.

Gezien elke expeditie een handelsreis is – waar de concurrentie een niet geringe rol speelt – is de factor 'tijd' zeer belangrijk. Of het maritieme aspect het economische van een reis naar het Oosten tot voordeel zal strekken, hangt grotendeels af van de vakkundigheid en de persoonlijke ervaringen van de stuurlied.

Wij hebben de reizen van de Fredericus bestudeerd en getoetst aan enkele voorbeelden om type-reizen te kunnen uitstippelen. Door het nagaan van de hoofdelementen in de vaart op China en Bengalen, is ons type klaar, om in een grotere samenhang van de Zweedse Oost-Indische Compagnie te worden opgenomen, en de richting aan te wijzen voor een historisch wetenschappelijke uitwerking van het navigatie-aspect in dit verband ⁸⁰.

⁷⁸ Aan de hand van de scheepsjournalen was het ons mogelijk de drie reizen op kaart te brengen bij middel van vijfdaagse metingen (lengten en breedten). Wij gaven bewust de voorkeur aan een kleinere kaart, omdat de relativiteit van sommige gegevens op die wijze het best geminimaliseerd wordt. Wij wezen op de gebrekkigheid van de gegevens in de nabijheid van kusten, waar men vaak op het zicht vaart en de gegevens als zodanig optekende. De relativiteit van deze methode ligt evident in het wezen van de schattingen.

⁷⁹ M. DERMIGNY heeft ongetwijfeld genoeg de nadruk gelegd op de invloed der winden. Wat de zeestromingen betreft, schijnt hij er niet zoveel aandacht te hebben aan besteed.

⁸⁰ Voor de kaart hebben we gebruik gemaakt van *Philippe's International Atlas*, Liverpool, 1931; *The Mercantile Marine Atlas, Specially designed for merchant, shippers, exporters, and Ocean travellers*, Londen, 1952 - 14de uitgave; *Der Neue Herder Handatlas*, herausgeg. C. TROLL, Neue Herder, Jln. VII & VIII, Freiburg/Basel/Wenen, 1966; P. VIDAL de LABLANCHE, *Histoire et Géographie, Atlas Général*, Paris, 1951; en J. B. N. D'APRES DE MANNEVILLE, *Le Neptune oriental ou Routier général des côtes des Indes orientales et de la Chine, enrichi de cartes hydrographiques*, Paris, 1745 - 2de uitgave.

Voor de spelling van aardrijkskundige namen volgden wij de *Grote Winkler Prins*. Amsterdam-Brussel, 1966 sq.

Deze bijdrage is een bijgewerkte tekst van een voordracht gehouden op 2 december 1970 voor de Marine Academie, Afdeling Scheepsgeschiedenis, -archeologie, zeevaartgeschiedenis, zeerecht, te Antwerpen. Cf. MEDEDELINGEN 1969-1970, Boek CXI, p. X.

Résumé français

L'étude de trois voyages du vaisseau « *Fredericus Rex Sueciae* », appartenant à la Compagnie suédoise des Indes orientales, tend à dégager un type suédois de route maritime vers l'Orient au dix-huitième siècle.

Au moyen de trois journaux de bord, tenus par un subrécargue ostendais, nous avons reconstitué deux voyages à la Chine et un au Bengale. Une esquisse du trajet, ainsi établie, et les données de l'observation, nous ont permis de passer à l'analyse d'un facteur des plus importants de ces entreprises commerciales, qu'étaient les voyages au long cours des Compagnies des Indes : notamment la route maritime.

Quelques remarques comparatives concernant d'autres Compagnies tâchent de déterminer sommairement quelques divergences.

C. K.

English Summary

Our study of three voyages of the Swedish Indiaman '*Fredericus Rex Sueciae*' aims to establish a sea-road type for the eighteenth century's Swedish East India Company.

Following the remarks and observations of three board-diaries, recorded by an Ostend supercargo, we could draw on a map the trajects of two voyages to China and one to Bengal. These and other naval informations taken from the diaries, made it possible to analyse one of the most important aspects, represented by the trade expeditions of the East Indies Companies : videlicet the choice of the sea-passage and the sea-road.

Some comparisons between the Swedish Company and foreign ones try to determinate concisely some variances.

C. K.